



Lettre ouverte à

Mesdames et Messieurs les Députés

**F.M. Lambert - S. Lefeu - M. Orphelin - N. Sarles - J. De Temmerman - Y. De Courson
F. Tuffnell - L. Vanceunebrock-Mialon - C. Arend - L. Causse - S. Josso - S. Buchou - A. Péréa**

Paris, le 8 juin 2018

Mesdames et Messieurs les Députés,

C'est avec beaucoup d'attention que j'ai pris connaissance des préoccupations exprimées dans votre lettre ouverte du 24 mai. Je souhaite en réponse vous faire part des motivations de notre projet de bio-raffinerie de La Mède et réaffirmer notre engagement pour une diversification responsable de ses approvisionnements.

La transformation de la plateforme de La Mède s'inscrit dans une dynamique d'avenir, en phase avec la volonté du Groupe Total de prendre une part active au développement des énergies renouvelables, notamment de la biomasse, compléments indispensables aux énergies fossiles pour assurer les besoins en énergie, tout en maîtrisant l'impact climatique.

Dans sa directive sur les énergies renouvelables, l'Europe reconnaît les biocarburants comme une solution disponible aujourd'hui pour réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier qui continuera longtemps d'utiliser des carburants liquides, notamment dans le transport de marchandises et le transport aérien.

Total, en accord avec les autorités françaises, a pris la décision en 2015 de transformer sa raffinerie de La Mède en bio-raffinerie. Le site perdait depuis 5 ans plus de 100 millions d'euros par an malgré des investissements de plus de 500 millions d'euros au cours des dix années précédentes. La facilité aurait été de le fermer, comme nombre de sites l'ont été en Europe durant les dix dernières années. Nous avons préféré travailler à un projet de redéploiement vers une activité durable sur des marchés porteurs. Pour redonner un avenir industriel à La Mède, Total a décidé de transformer le site en investissant 275 millions d'euros pour créer la première bio-raffinerie française capable de produire 500 000 tonnes par an de biodiesel de grande qualité HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*) en faisant le choix d'une technologie française qui permet d'utiliser tout type d'huiles végétales ou de corps gras. Ce projet s'accompagne d'une ferme solaire de 8 MW et d'une unité de production d'AdBlue de 50 000 m³/an, un additif qui réduit les émissions d'oxyde d'azote. Il permet de maintenir à terme l'emploi de 250 collaborateurs.

Permettez-moi de vous rappeler la situation de la France en matière de biodiesel. Notre pays consomme 3 millions de tonnes par an de biodiesel et en produit 1, 5 million de tonnes sur la base des cultures agricoles (colza principalement) produites en France. Le déficit est de 1.5 millions de tonnes qui est couvert d'une part par l'importation de biodiesel dont une partie produite sur base d'huile de palme (300.000 tonnes), d'autre part par l'importation d'huiles végétales (dont environ 260 000 tonnes d'huile de palme) qui sont transformées en biodiesel dans diverses unités industrielles. Le projet de La Mède vise donc à se substituer à une partie des 950.000 tonnes de biodiesel qui sont actuellement importés permettant ainsi de capter la valeur ajoutée de ces importations en la localisant en France.

C'est pourquoi, alors que notre projet vise à développer une filière de biocarburants fondée sur une technologie française avec des emplois en France et combinée avec le développement d'une filière d'économie circulaire visant à recycler huiles usagées et graisses animales, permettez-moi également de m'étonner que personne ne semble se poser de questions sur les importations actuelles d'huile de palme ou sur l'origine du biodiesel importé.



La bio-raffinerie de La Mède, d'une capacité de traitement annuel de 650 000 tonnes s'approvisionnera à hauteur de 60 à 70 % en huiles végétales brutes de tout type (colza, tournesol, soja, palme, maïs, carinata...). Celle-ci a en effet été conçue pour utiliser un large choix d'huiles et de corps gras, et en particulier de produits issus de l'économie circulaire (graisses animales et huiles usagées). Leur part a vocation à augmenter au fil des années au fur et à mesure du développement de ces filières d'approvisionnement. A ce titre, le plan d'approvisionnement du site prévoit notamment le recyclage de 100 000 tonnes annuelles de graisses animales.

Comme vous le savez, dans le cadre d'un dialogue positif avec le Ministère de la Transition écologique et solidaire, Total a pris l'engagement supplémentaire **volontaire** de limiter à 300 000 tonnes par an l'approvisionnement en huile de palme brute du site, soit un volume inférieur à 50% de ses besoins.

L'approvisionnement de La Mède en huiles de palme brutes, nécessaire à l'équilibre économique du site, se fera uniquement avec des huiles répondant à un label de certification durable de haute qualité auprès de l'Union Européenne de type ISCC (*International Sustainability & Carbon Certification*) et issus de producteurs certifiés RSPO (*Roundtable on Sustainable Palm Oil*). A cette fin, Total a mis en place une équipe dédiée qui s'assurera du respect par l'ensemble de la chaîne logistique des critères de durabilité,

Vous soulignez le vote des députés européens en faveur d'une suppression progressive de l'huile de palme dans les biocarburants. La question qui se pose est de fait la suivante : veut-on produire en Europe un biodiesel qui soit compétitif face aux produits importés ? L'Europe importe aujourd'hui en effet du biodiesel de soja argentin subventionné. Comment justifier de rendre moins compétitive par son approvisionnement une unité industrielle en Europe qui a fait l'objet de 275 millions d'euros d'investissement face à des sites industriels subventionnés par des pays extérieurs à l'Europe ? Le résultat du trilogue Conseil – Parlement - Commission actuellement en cours au niveau des institutions européennes sera à nos yeux un test de la cohérence de la politique industrielle européenne et je forme des vœux pour que la raison l'emporte.

Enfin, concernant l'équilibre économique de la filière agricole française, Total a indiqué au Groupe Avril vouloir poursuivre l'enlèvement de 600 000 tonnes de biodiesel à base de colza à prix de marché et à approvisionner l'unité de la Mède avec 50 000 tonnes de colza français, et ce malgré l'impact économique négatif sur la marge de cette unité.

Total est producteur de biocarburant depuis plus de 20 ans et aujourd'hui leader de leur distribution en Europe. Au cours des 10 dernières années, Total a consacré plus de 500 millions d'euros à la recherche pour développer les biocarburants avancés. La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier passe notamment par le succès d'une filière biocarburant compétitive, et en particulier pour le biodiesel, carburant notamment le plus consommé dans le transport routier de marchandises.

Soyez assurés, Mesdames, Messieurs les Députés, de ma haute considération.

Patrick Pouyanné
Président – Directeur général